

Diari de la neu, 12/05/26

El futur més sostenible de La Molina és el que recupera el seu passat

La Molina ja va connectar fa més de 75 anys el tren amb les pistes a través d'una xarxa pionera de telecadires



Telecabina i pista entre La Molina 1450 i Font Canaleta, en una imatge generada amb IA sobre una imatge del Diaridelaneu.cat Autor/a: Diaridelaneu.cat + IA

Molt abans que la mobilitat sostenible entrés en el debat sobre el futur de les estacions d'esquí, La Molina ja havia posat en pràctica un model que permetia arribar a pistes sense cotxe. Entre 1946 i 1952, l'estació va articular una xarxa de telecadires connectada amb el tren que avui torna a aparèixer com a referència de futur.



Telecadira de Coll Sisé en una postal de Campañá.

Quan el president de Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya, **Carles Ruiz Novella**, va plantejar fa uns dies la voluntat d'avançar cap a un model amb menys cotxes a les estacions d'esquí gestionades per la Generalitat, el debat es va situar immediatament en clau de futur sostenible: menys emissions, més transport públic i una mobilitat més eficient per accedir a l'alta muntanya.

Però a La Molina aquesta idea té també una base clarament històrica. Perquè molt abans que la descarbonització, la crisi climàtica o la saturació dels aparcaments entressin en el debat públic, especialment en aquest any generós amb neu i amb evidents problemes d'accessos col·lapsats per vehicles que circulaven sense equipaments, l'estació cerdana ja havia desenvolupat un model que permetia arribar amb tren i pujar a pistes sense necessitat de cotxe.

El que avui es presenta com una possible transformació de futur s'assembla, en realitat, a una fórmula que La Molina ja havia experimentat fa vuit dècades. I amb molt d'èxit. Però un èxit fugisser pel fet que la innivació natural anava a menys en cotes baixes, això per una banda, i per l'altra pel fet que la tecnologia de producció de neu encara no estava prou desenvolupada per donar servei a les pistes més baixes. Diguem que la tecnologia no va arribar prou d'hora per a consolidar una pista amb neu produïda entre els 1700 de Pista Llarga i els 1450 metres de l'estació de tren. I en aquest temps els telecadires que hi donaven accés, encara instal·lats, han quedat obsolets.



A la imatge els dos telecadires instal·lats el 1946 (imatge principal) i el de 1948, a la dreta del xalet i més difícil d'identificar (Foto: arxiu històric de La Molina).

Cal recordar que l'any 1946, l'estació se situava clarament a l'avantguarda dels esports d'hivern a l'Estat amb la inauguració del primer telecadira d'Espanya. El 22 de desembre d'aquell any entrava en funcionament el telecadira del Turó de la Perdiu, obra de l'enginyer suís Karl Weisse. El remuntador, amb 140 cadires monoplaces, unia el Xalet amb el Turó de la Perdiu i donava servei a la pista Standard.

Només dos anys després, el 1948, arribaria una infraestructura encara més reveladora si es mira amb ulls contemporanis. Es construïa el Telecadira de l'Estació, que connectava directament l'estació ferroviària de La Molina —situada a 1.450 metres d'altitud— amb la zona de la Font del Moreu i enllaçava amb el telecadira del Turó de la Perdiu. El sistema permetia que un esquiador arribés en tren fins a la vall i, en només dues cadires i uns 25 minuts, fos a pistes, a la zona dels camps de neu de Coll Sisè, Pista Llarga i Font Canaleta.

El model encara es reforçaria més el 1952, amb la instal·lació d'un tercer telecadira monoplaça que connectava el Coll Sisè, a 1.740 metres, amb Costa Rasa, a 2.043 metres d'altitud. La Molina superava així per primera vegada la cota dels 2.000 metres i ampliava el seu domini esquiable.



Telecadira de Coll Sisé en una imatge d'arxiu

Aquella xarxa de remuntadors responia, evidentment, a una altra època. L'esquí era encara una pràctica minoritària i la pressió sobre el territori era incomparable amb l'actual. Però també evidencia que el model centrat en el vehicle privat que avui domina bona part de les estacions no va ser, ni molt menys, l'única manera d'entendre l'accés a la neu.

La fórmula dels tres telecadires enllaçats entre 1946 i 1952 és la que avui encaixaria plenament en qualsevol discurs institucional sobre mobilitat sostenible a l'alta muntanya.

Amb la popularització del cotxe privat durant la segona meitat del segle XX van arribar les carreteres més transitades, els grans aparcaments i una dependència creixent del vehicle particular per accedir a les estacions. Un model que avui entra en contradicció amb els objectius ambientals i amb l'impacte que el canvi climàtic està provocant sobre el sector de la neu.

En aquest context, el debat obert per Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya no planteja exactament una revolució, sinó una recuperació. Recuperar la connexió amb el ferrocarril. Reduir la pressió del cotxe sobre la muntanya. Replantejar com s'arriba a les pistes.

En definitiva, tornar a mirar cap a una idea que La Molina ja havia assajat quan l'automòbil encara no havia conquerit del tot el paisatge alpí català. Un model que, en certa manera, és el que avui és vigent a Vall de Núria i que, com ja hem explicat fa uns dies, també és el que s'acabarà instaurant a Vallter.

Potser el futur més sostenible de les nostres estacions no consisteix a inventar res nou. Consisteix, simplement, a recuperar allò que ja havia funcionat i que és, en resum, tornar al passat, tornar als orígens i, per tant, tornar al model que

els nostres avis ja havien constatat que era el més lògic i el més sostenible.



Antic telecadira de la línia que una l'estació de tren amb La Molina 1700 (Foto: arxiu ACN).